

27.11.03

Unterrichtung

durch das
Europäische Parlament

**Entschließung des Europäischen Parlaments zu der Mitteilung
der Kommission über die Besteuerung von Personenkraftwagen
in der Europäischen Union**

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments
- 313529 - vom 25. November 2003. Das Europäische Parlament hat die
Entschließung in der Sitzung am 6. November 2003 angenommen.

Entschließung des Europäischen Parlaments zu der Mitteilung der Kommission über die Besteuerung von Personenkraftwagen in der Europäischen Union (KOM(2002) 431 – 2002/2260(INI))

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission (KOM(2002) 431 – C5-0573/2002),
- unter Hinweis auf seine Stellungnahme vom 18. Juni 1998 zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur steuerlichen Behandlung von privaten Kraftfahrzeugen, die im Zusammenhang mit einer Verlegung des Wohnsitzes auf Dauer in einen anderen Mitgliedstaat verbracht werden oder die vorübergehend in einem anderen Mitgliedstaat als dem der Zulassung benutzt werden¹,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 14. März 2002 zu der Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament und den Wirtschafts- und Sozialausschuss „Steuerpolitik in der Europäischen Union – Prioritäten für die nächsten Jahre“²,
- in Kenntnis des Vorschlags für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/81/EWG und der Richtlinie 92/82/EWG zur Schaffung einer Sonderregelung für die Besteuerung von Dieselmotoren für gewerbliche Zwecke und zur Annäherung von Verbrauchsteuern auf Benzin und Dieselmotoren (KOM(2002) 410)³,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 10. April 1997 zur Mitteilung der Kommission: „Eine Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und zur Senkung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs“⁴,
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament „Umsetzung der Gemeinschaftsstrategie zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Kraftfahrzeugen: Dritter Jahresbericht über die Wirksamkeit der Strategie (Berichtsjahr 2001)“ (KOM(2002) 693),
- in Kenntnis der Berichte, die während der vom Ausschuss für Wirtschaft und Währung im März 2003 organisierten Anhörung vorgestellt wurden,
- gestützt auf Artikel 47 Absatz 2 sowie Artikel 163 seiner Geschäftsordnung,
- in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Wirtschaft und Währung sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherpolitik und des Ausschusses für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr

¹ ABl. C 210 vom 6.7.1998, S. 203.

² ABl. C 47 E vom 27.2.2003, S. 591.

³ ABl. C 291 E vom 26.11.2002, S. 221.

⁴ ABl. C 132 vom 28.4.1997, S. 210.

(A5-0265/2003),

- A. in der Erwägung, dass Bürger, die ihren Pkw in einen anderen Mitgliedstaat verbringen wollen, mit erheblichen administrativen und finanziellen Hindernissen konfrontiert werden, wodurch ihr Recht auf Freizügigkeit eingeschränkt werden könnte,
- B. in der Erwägung, dass jedes Jahr bei der Kommission, beim Europäischen Parlament und beim Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften eine Vielzahl von Bürgerbeschwerden eingeht, die Probleme im Zusammenhang mit der grenzüberschreitenden Verbringung von Pkw betreffen; in der Erwägung, dass dies auf die Notwendigkeit hinweist, den Binnenmarkt in diesem Bereich vollständig zu verwirklichen,
- C. in der Erwägung, dass die Bürger aufgrund der derzeit geltenden Rechtsvorschriften verpflichtet sind, ihre Pkw selbst bei einem relativ kurzem Aufenthalt in einem anderen Mitgliedstaat umzumelden, und dass diese Rechtsvorschriften es Unternehmen verbieten, einen Pkw zu vermieten, der in einem anderen Mitgliedstaat als dem der Zulassung abgegeben wurde, und dieser somit leer in das Land der Zulassung zurückgeführt werden muss,
- D. in der Erwägung, dass 28% der CO₂-Emissionen durch den Verkehr verursacht werden und der Straßenverkehr allein einen Anteil von 84% an sämtlichen verkehrsbedingten CO₂-Emissionen hat, wobei die Hälfte davon von Personenwagen verursacht wird,
- E. unter Hinweis auf die steigenden verkehrsbedingten CO₂-Emissionen sowie den anhaltenden Trend zu großvolumigen, verbrauchsintensiven Geländewagen (SUV),
- F. unter Hinweis auf das im sechsten Umweltaktionsprogramm in Artikel 5 festgelegte Ziel der Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor durch Festlegung und Durchführung zusätzlicher spezifischer Maßnahmen bei Kraftfahrzeugen,
- G. in der Erwägung, dass sich die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten mit der Ratifizierung des Kyoto-Protokolls verpflichtet haben, die CO₂-Emissionen in den kommenden Jahren erheblich zu verringern,
- H. in der Erwägung, dass sich die Automobilindustrie gegenüber der Kommission im Rahmen der Strategie zur Minderung der CO₂-Emissionen aus dem Jahre 1995 dazu verpflichtet hat, solche Emissionen von neuen Personenkraftwagen bis September 2008 von durchschnittlich 186g CO₂/km auf 140g CO₂/km zu senken,
- I. unter Hinweis auf das gemeinsame Ziel von Europäischem Parlament und Rat, die durchschnittlichen CO₂-Emissionen neuerer Pkw spätestens bis 2010 auf 120 g/km zu senken,
- J. in der Erwägung, dass ein Steuerwettbewerb zwischen den Mitgliedstaaten sinnvoll und für die dynamische Wirtschaftsentwicklung der Europäischen Union vorteilhaft ist,
 - 1. teilt die Auffassung, dass die dringende Notwendigkeit besteht, die Besteuerung von Kraftfahrzeugen in der Europäischen Union umzustrukturieren;
 - 2. teilt die Auffassung, dass es notwendig ist, das Funktionieren des Binnenmarkts durch die Abschaffung oder den Abbau administrativer Barrieren zwischen den Mitgliedstaaten zu

verbessern und besser auf allgemeinere politische Erwägungen einzugehen, insbesondere auf die Verpflichtungen der Europäischen Union im Bereich Umweltschutz;

3. ist daher der Auffassung, dass auf nationaler Ebene dringender Handlungsbedarf besteht, was die Beseitigung von Barrieren für die Freizügigkeit von Personen und die uneingeschränkte Verbringung von Pkw betrifft;
4. betont, dass die Besteuerung von Personenkraftwagen nicht isoliert von der Besteuerung von Kraftstoffen oder von Straßenbenutzungsgebühren betrachtet werden darf;
5. unterstreicht seine Auffassung, dass die von den Haltern der Privatfahrzeuge gezahlte jährliche Kraftfahrzeugsteuer das Funktionieren des Binnenmarktes nicht beeinträchtigt, und ist der Ansicht, dass diese Steuern der Zuständigkeit der betroffenen nationalen Behörden unterliegen;
6. unterstreicht, dass solch eine jährliche Kfz-Steuer ein transparentes Instrument darstellt, welches klar und eindeutig die emissions- und verbrauchsbezogenen Anteile ausweist sowie leicht verständlich und handhabbar ist;
7. bekräftigt in diesem Zusammenhang nachdrücklich seine Haltung, die es in Ziffer 7 der oben genannten EntschlieÙung vom 10. April 1997 zum Ausdruck gebracht hat:

„7. fordert die Kommission auf, zur Förderung der Einführung verbrauchsgünstiger und umweltgerechter Kraftfahrzeuge einen Richtlinienvorschlag für die Ausgestaltung der Steuern auf den Erwerb von Kraftfahrzeugen bzw. der jährlichen Kfz-Steuer in der EU vorzulegen, der Folgendes umfassen könnte:

- ausschließliche Orientierung an umweltrelevanten Emissionen (Abgase, Partikel und Kohlendioxid),
 - Einstufung des jeweiligen Pkw-Typs gemäß den EU-Richtlinien zur Reduktion der Abgasemissionen (EURO I, II, III); Zuordnung eines jeweiligen Sockelbetrags, der auch die gegebenenfalls geringere Verbrauchsbesteuerung des Dieselmotors berücksichtigt,
 - für Pkw-Typen mit einer CO₂-Emission von mehr als 120g/km wird ein progressiv steigender CO₂-Zuschlag erhoben, der mit dem jeweiligen Sockelbetrag zum Endbetrag der Kraftfahrzeugsteuer addiert wird,
 - für Pkw-Typen mit bis zu 120g/km CO₂-Emissionen sind Abschläge vorzusehen, die so zu gestalten sind, dass das so genannte "Drei-Liter-Auto" Kfz-steuerfrei wird;“
8. weist darauf hin, dass sich die vorgeschlagene Abschaffung der in den meisten Mitgliedstaaten praktizierten bevorzugten steuerlichen Behandlung von Dieselmotoren als kontraproduktiv erweisen könnte, was das Ziel der Reduzierung der Treibhausgasemissionen betrifft;
 9. unterstreicht seine Überzeugung, dass die Verbrauchsteuern auf Kraftstoffe, um einen Konjunkturrückgang zu vermeiden, nicht viel höher als die externen Kosten des Kraftstoffverbrauchs festgesetzt werden sollten;

10. vertritt den Standpunkt, dass die Steuerstrukturen einfach und transparent gehalten werden müssen, und ist der Auffassung, dass die Kriterien, die zur Festlegung des Steuersatzes herangezogen werden, auf das absolut notwendige Minimum beschränkt bleiben sollten; ist der Auffassung, dass sowohl Umwelt- als auch Verkehrssicherheitsaspekte wichtige Faktoren sind, die – sofern sie nicht im Widerspruch zueinander stehen – als Grundlage für eine abgeänderte Steuerstruktur herangezogen werden müssen;
11. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf sicherzustellen, dass schadstoffarme Personenkraftwagen und technologische Neuerungen an Kfz mit dem Ziel der weiteren Verringerung der gasförmigen Verschmutzung der Umwelt steuerlich begünstigt werden;
12. ist darüber hinaus der Auffassung, dass auch in einer Reihe von anderen Bereichen Veränderungen notwendig sind, um optimale Auswirkungen auf die Umwelt zu erreichen, und dass zum Beispiel die Zulassungs- und Versicherungsvorschriften für die vorübergehende Verbringung in einen anderen Mitgliedstaat überarbeitet und flexibler gestaltet werden sollten ;
13. ist der Überzeugung, dass die Ziele der gemeinschaftlichen 3-Pfeiler-Strategie zur CO₂-Minderung und das gemeinsame Ziel, bei neuen Pkw bis spätestens 2010 ein CO₂-Niveau von 120 g/km zu erreichen, ohne eine umweltorientierte Besteuerung in Frage gestellt werden und nicht verwirklicht werden können;
14. fordert den Rat auf, den dritten Pfeiler der CO₂-Gemeinschaftsstrategie zügig umzusetzen;
15. hält es für nicht hinnehmbar, dass zehn Jahre nach dem Start des Binnenmarktes weiterhin eine so hohe Zahl an Hindernissen für die Verbringung von Pkw besteht, die durch Verwaltungspraktiken oder –verfahren hervorgerufen werden;
16. fordert die Kommission auf, sobald möglich, neue Vorschläge als vorübergehende Maßnahme bis zur Abschaffung von Zulassungssteuern sowie Vorschläge zur Überwindung von Barrieren im Binnenmarkt, die aufgrund von Zulassungssteuern bestehen, vorzulegen;
17. verweist auf seine entschiedene Unterstützung für den 1998 von der Kommission vorgelegten Vorschlag, mit dem die Doppelerhebung von Zulassungssteuern abgeschafft werden sollte, weist aber darauf hin, dass der Rat dem nicht einstimmig zugestimmt hat;
18. fordert folglich den Rat auf, in Zukunft größere Anstrengungen zu unternehmen, um die Annahme der in dieser Entschließung vorgesehenen Maßnahmen insbesondere deshalb zu ermöglichen, weil sie Fragen von unmittelbarer Bedeutung für den Alltag der europäischen Bürger betreffen;
19. fordert die Mitgliedstaaten auf, zusätzlich zur Beseitigung der durch die Zulassungsteuer aufgestellten steuerlichen Hindernisse auch gegen alle anderen bestehenden Barrieren für die grenzüberschreitende Verbringung von Pkw vorzugehen, um den Zeitaufwand bei der Ein- und Ausfuhr eines Fahrzeuges sowie die anfallenden Kosten zu reduzieren;
20. fordert die Kommission auf, alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, damit Personenkraftwagen beim Umzug einer Person von einem Mitgliedstaat in einen anderen im Einklang mit der Richtlinie 83/183/EWG des Rates¹ nicht besteuert werden; fordert die

¹ ABl. L 105 vom 23.4.1983, S. 64.

Kommission ferner auf zu prüfen, ob die von einigen Mitgliedstaaten verhängten Beschränkungen für den Wiederverkauf des Fahrzeugs innerhalb einer Frist von drei Jahren nach seiner Einfuhr mit dem Binnenmarkt vereinbar sind;

21. fordert die Mitgliedstaaten auf, Informationen über Ein- und Ausfuhrverfahren sowie die dazu benötigten Dokumente nicht nur in der Amtssprache des jeweiligen Landes zur Verfügung zu stellen;
22. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieÙung dem Rat, der Kommission und den Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.